
Aleksandar Haid, dipl. iur.

Ugovor o gradnji broda

UDK 347.791.2

Sažetak

Rad se bavi općenito institutom ugovora o gradnji broda te njegovim uređenjem unutar Pomorskog Zakonika Republike Hrvatske.

Nakon uvodnih napomena o djelatnosti brodogradnje, autor u nastavku teksta sustavno analizira pojam i pravnu prirodu ugovora o gradnji broda, kako u Republici Hrvatskoj, tako i u nekim stranim državama (SAD, Engleska, Italija).

U nastavku teksta seciraju se i obrađuju svi bitni elementi toga ugovora, počevši od same definicije ugovora o gradnji broda, forme ugovora, sklapanja ugovora, vlasništva nad brodom u gradnji, dužnosti i obveza brodograditelja, nadzor nad gradnjom broda i vrste tih nadzora, odgovornost za nedostatke, cijena, pravo retencije, isporuka broda, zakašnjenje isporuke i viša sila, zastara, itd.

Određena pozornost posvećena je i situacijama sklapanja ugovora o gradnji broda sa međunarodnim elementom, te pitanjima koje je pravo mjerodavno i koji je sud nadležan u takvim situacijama. Navode se i međunarodne konvencije bitne za unifikaciju pravila o gradnji broda, kao i najpoznatije formularne klauzule koje se najčešće koriste u praksi.

Rad završava zaključkom u kojem se pozitivno ocjenjuje aktualno normativno uređenje instituta ugovora o gradnji broda, a daje se i kratak pregled aktualnog stanja hrvatske brodogradnje te se naglašava potreba što bržeg restrukturiranja i sanacije hrvatskih brodogradilišta.

Ključne riječi: ugovor o gradnji broda, brod u gradnji, brodogradilište, Hrvatski registar brodova, formularne klauzule

1. Uvodne napomene

1.1. Brodogradnja - općenito

Kada govorimo o brodogradnji, tada govorimo o jednoj velikoj industrijskoj grani, o kompleksnoj gospodarskoj djelatnosti koja se odvija na morskoj obali i jedna je od primarnih gospodarskih djelatnosti na moru, još od početaka ljudske civilizacije. Ta kompleksna gospodarska djelatnost obuhvaća kako brodograđevnu, tako i brodoremontnu djelatnost, a sama brodogradnja jest (ili bi bar trebala biti) značajan činitelj ekonomskog života svake pomorski orijentirane zemlje. U većini slučajeva brodogradnja u nekoj zemlji je prvenstveno okrenuta izvozu, a manjim dijelom služi zadovoljavanju potrebe razvoja vlastite državne flote.

U brodograđevnu djelatnost spada izgradnja svih vrsta brodova i plovila, izuzev gumenih čamaca, dok kada govorimo o brodograđevnoj djelatnosti mislimo na popravke i preinake tih istih, već izgrađenih brodova. Brodogradnjom se bavi brodograditelj koji gradi novi brod, a brodograđevnom se bavi brodograđevnik koji vrši popravke i preinake brodova. Iz svega ovoga, vidljivo je kako se radi o identičnosti, kako objekata o kojima se radi, okruženja u kojem se posao obavlja, tako i same tehnologije rada i pravila struke, zbog čega se ove dvije discipline (gradnje i popravka brodova) pravno normiraju istim zakonskim normama i kriterijima. Tako čl. 440. st. 1. Pomorskog zakonika¹ (dalje PZ) kaže: „Odredbe članka 431. - 439. ovoga Zakonika na odgovarajući se način primjenjuju i na ugovor o popravku i preinaci broda, osim na dokovanje broda, ako se dokovanje obavlja kao samostalan posao promjenom tarife.“

Države koje su više pomorski orijentirane imaju puno razvijeniji sustav pomorskog prava. Samim time, unutar te grane prava razvija se i dio koji regulira brodogradnju, a naziva se pravo brodogradnje. Odnosi koje pravo brodogradnje uređuje mogu se podijeliti na dva dijela: javnopravni i privatnopravni odnosi.²

1.2. Brodogradnja u Republici Hrvatskoj

Brodogradnja u Republici Hrvatskoj, kao pomorski orijentiranoj zemlji postoji već odavno. Sama tradicija brodogradnje seže daleko u povijest, počevši od gradnje manjih barki i brodica koje su svojom raznolikošću bile svojevrsna oznaka kraja iz kojeg su potjecale (tako danas postoji više starih tipova hrvatskih brodova koji su postali dio hrvatske kulturne baštine, npr. falkuša, leut, guc, trabakul, gajeta, bracara, itd.), pa sve do veliki putničkih brodova i tankera za prekomorskiju plovidbu.

Za današnju situaciju u hrvatskoj brodogradnji može se reći sve, samo ne da je dobra. No, to više i nije neka novost, s obzirom da je već nekoliko hrvatskih Vlada „lomilo zube“ na njima. Uz brodograđilišta je vezano i nekoliko afera koje su također ostavile ili još uvijek ostavljaju „gorak okus“ u javnosti (najsvežiji je „slučaj Brodosplit“). Sve te afere ne idu u korist niti ljudima koji rade u tim brodograđilištima, njihovim obiteljima, a onda i svima drugima, direktno ili indirektno vezanim uz ovu industrijsku granu koja je nekada bila perjanica i ponos, a danas ili bolje rečeno već duži niz godina samo „stari div na respiratoru“.

Ostaje samo nada da će sljedećih nekoliko godina, u kojima bi Hrvatska trebala pristupiti i Europskoj uniji, donijeti i bolje rezultate, te da će se na pravilan način iskoristiti mogućnosti i sredstva koja Hrvatskoj, kao kandidatkinji, a u dogledno vrijeme i punopravnoj članici, stoje na raspolaganju u fondovima te iste Unije, s obzirom da bez razvijene brodogradnje nema niti prave pomorske orijentacije Republike Hrvatske.

PZ daje dobru podlogu za razvoj brodograđevne i brodograđevne djelatnosti u Republici Hrvatskoj, s obzirom da je posebno regulirao te dvije vrste ugovora u svome sedmom dijelu, Glava I., čl. 430. - 441. i to na način da se odredbe odnose na ugovor o gradnji broda, a u čl. 440. st. 1. izričito se navodi da se te odredbe na odgovarajući način odnose i na ugovor o popravku i preinaci broda.

¹ Pomorski Zakonik, NN 181/04, 76/07

² *Infra* t.3.1.

2. Pojam i pravna priroda ugovora o gradnji broda

2.1. Pojam ugovora o gradnji broda

2.1.1. *Općenito*

Ugovor o gradnji broda jest ugovor uređen PZ-om koji daje i definiciju toga ugovora u čl. 430. st. 1., a iz kojeg se može zaključiti da se radi o dvostranom pravnom poslu, s obzirom da s jedne strane imamo brodograditelja koji se obvezuje u određenom roku sagraditi novi brod koji je ujedno objekt ugovora, a s druge strane imamo naručitelja koji se obvezuje za izgrađeni brod platiti ugovorenu cijenu.

Na ugovor o gradnji broda osim odredaba PZ-a koje se imaju smatrati *lex specialis*, vrijede i odredbe Zakona o obveznim odnosima³ (dalje ZOO) kao dopunski izvor.

Kada govorimo o novom brodu koji se treba sagraditi, tu se zapravo radi o tzv. „brodu u gradnji“ koji PZ definira u čl. 5. t. 29. na ovaj način: „*brod u gradnji* jest gradnja broda od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje do trenutka upisa u upisnik brodova“. Dakle, prema PZ-u postoji očita razlika između broda⁴ ili npr. jahte,⁵ te broda u gradnji što samim time dovodi i do njihovog različitog pravnog statusa, koji se očituje i u činjenici da postoje i različiti upisnici u koje se ti objekti mogu upisati.

Gradnja broda počinje od trenutka polaganja kobilice pa sve do trenutka kada se gotov brod upisuje u upisnik brodova. Sam brod u gradnji se upisuje u upisnik brodova u gradnji. On kao takav može biti predmetom stvarnih prava, prvenstveno vlasništva, hipoteke i pomorskih privilegija, a nad njime je moguće provoditi i ovršni postupak, kao i postupak osiguranja.

U brodograđevnoj praksi, najčešći postupak gradnje broda jest polaganje kobilice na navoz odakle se vrši porinuće broda u more. Drugi način jest da se gradnja broda vrši na suhom doku koji će se kasnije napuniti morem te tako omogućiti brodu da zaplovi. Kao što je već rečeno, najvažniji trenutak jest polaganje kobilice i to ne samo zato što tada nastaje brod u gradnji kako ga definira PZ, već i zato što još iz rimskog prava postoji pravilo da se vlasništvo broda u cjelini određuje prema vlasništvu kobilice (*nam proprietas totius carinae causam sequitur*).⁶

Dakle, možemo zaključiti da se brod gradi na osnovi ugovora o gradnji broda, koji kao takav ima veliku važnost ne samo zbog činjenice da je posebno normiran u PZ-u kao posebna vrsta ugovora, već i zbog toga što se radi o strogo formaliziranom ugovoru o čemu će biti više riječi u daljnjem izlaganju. Također, postoji niz međunarodnih organizacija koje se bave ugovorom o gradnji broda, njegovom unifikacijom i razvojem. Osim tih organizacija, postoje i udruge brodograditelja i brodara koje izrađuju svoje standardne ugovore o gradnji brodova, pa je tako 1965. godine u Rijeci „Jadranbrod“ organizirao prvo Savjetovanje o pravnoj problematici ugovora o gradnji i popravku broda, što je tada predstavljalo prvu veliku teoretsku obradu te materije kod nas.⁷

³ Zakon o obveznim odnosima, NN 35/05, 41/08.

⁴ Pomorski zakonik, čl. 5. t. 4.: „*brod, osim ratnog broda* jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački.“

⁵ Pomorski zakonik, čl. 5. t. 20.: „*jahta* jest plovni objekta sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 12 metara i koji je namijenjen za duži boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika.“

⁶ A. ROMAC, Pojam mora i broda u izvorima rimskog prava, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 01/1976, 26, str. 62.

⁷ H. MAGAZINOVIĆ, Ugovor o gradnji broda, Katedra za međunarodno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Svezak 7, Split 1979., str. 1-2.

2.1.2. Posebnosti ugovora o gradnji broda

Kada govorimo o posebnostima ugovora o gradnji broda nema nekog principa po kojem bi mogli te posebnosti podijeliti. Najlakši je način da konkretne posebnosti nabrojimo, barem one najbitnije:

- a) Gradnja broda jest veliki poduhvat u svakom pogledu, kako za brodograditelja tako i za naručioca. S obzirom da se radi o poslu velike vrijednosti i ugovoru velike složenosti, najnormalnija stvar je da u izradi ugovora sudjeluju ekipe stručnjaka (pravnika, ekonomista, inženjera, brodograditelja i sl.).
- b) Sam proces sklapanja ugovora ima nekoliko faza, već prema potrebi, a to mogu biti faze: izražavanje osnovne zamisli naručitelja brodograditelju, izrada osnovnog projekta brodograditelja na temelju naručiteljeve zamisli, tehnički pregovori u kojima će se detaljnije definirati brod, izrada nacрта broda i sl.
- c) Proces gradnje broda je specifičan i po tome što za cijelo vrijeme gradnje postoji nadzor nad tom gradnjom i to od strane naručitelja, ali i od strane specijaliziranog državnog zavoda što je kod nas Hrvatski registar brodova (dalje HRB). Treba naglasiti da unatoč postojanju nadzora, ne umanjuje se, a kamoli ukida odgovornost brodograditelja za nedostatke.
- d) Materijale za gradnju i opremu broda, u pravilu, nabavlja brodograditelj prema prethodnom dogovoru sa naručiteljem. Glavni materijali i oprema se prije nego dolaze u zavod atestiraju od strane HRB-a, no i ovdje to nije ekskulpirajući razlog za brodograditelja.
- e) Posebnost ugovora o gradnji broda je i njegova stroga formaliziranost, što znači da ugovor, da bi bio valjan i da bi proizvodio pravne učinke, mora biti sastavljen u pisanom obliku, a isto pravilo vrijedi i za izmjene i dopune istog ugovora.⁸

2.2. Pravni izvori

2.2.1. Općenito

Kada govorimo o pravnim izvorima, mislimo prvenstveno na formalne pravne izvore. U Republici Hrvatskoj pravni izvori za brodogradnju su sadržani u normativnim aktima čija primjena je obvezatna za sva brodogradilišta. Ti normativni akti su nacionalni propisi (zakonski i podzakonski akti) i međunarodno pravo (međunarodne konvencije i sporazumi). Samo pravo brodogradnje, kao podvrstu pomorskog prava čine s jedne strane norme imovinskog ili privatnopravnog, a s druge strane norme upravnog ili javnopravnog karaktera.⁹

2.2.2. Kontinentalni - europski sistemi

Kada govorimo o europskom sistemu i nekakvoj hijerarhiji pravnih izvora što se tiče brodogradnje i ugovora o gradnji broda, uzet ćemo za primjer nama blizak Pomorski zakonik Italije koji je i uvelike bio uzor pri pisanju hrvatskog PZ-a.

Talijanski Plovidbeni zakonik (*Codice della navigazione*, 1942.) jedno cijelo poglavlje posvećuje upravo brodogradnji i jednako kao i naš PZ, istim propisima regulira kako djelatnost gradnje, tako i popravka broda.

⁸ *Infra* t.3.3.

⁹ V. HLAČA, Brodogradnja u novom hrvatskom zakonodavstvu, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 13/1992, str. 101.

Ugovor o gradnji broda je prema europskim zakonima djelomično određen kogentnim propisima, a drugim (većim) dijelom jest ostavljeno na mogućnost strankama da svojim pravom dispozitivnog djelovanja odluče o određenim stavkama ugovora, uz uvjet da to nije suprotno javnom poretku.

Prema Magazinoviću,¹⁰ hijerarhijski slijed tih pravnih izvora izgledao bi ovako:

- a) javno domaće i međunarodno pravo
- b) propisi predviđeni ugovorom o gradnji broda
- c) običaji usvojeni u brodogradnji
- d) dispozitivni propisi
- e) poslovni običaji
- f) sudska i arbitražna praksa
- g) pravna doktrina

2.2.3. Engleska i SAD

U Engleskoj i SAD-u, koji imaju nešto drugačije organiziran pravni sustav i sustav pravnih izvora, redoslijed ili hijerarhija pravnih izvora je donekle izmijenjena.

Za imovinskopravne odnose glavni izvor jest upravo sudska praksa i tzv. precedentno pravo. To su pravila koja su engleski sudovi utvrđivali putem presuda za određene slučajeve tokom niza desetljeća ili čak stoljeća (tzv. *Common law*).

Unatoč primatu *Common law-a*, u posljednjih nekoliko desetljeća počinju se pojavljivati i pisani zakonski akti koji se tiču brodogradnje (*Statute law*). Primjeri za takve zakonske tekstove su npr. *Merchant Shipping Act* i *Marine Insurance Act*. Prvospomenuti uređuje tematiku sigurnosti broda, plovidbe i eksploatacije istoga, dok se drugi bavi osiguranjem broda u gradnji i na popravku.¹¹

Što se tiče trgovačkih običaja, oni se također smatraju sastavnim dijelom *Common law-a*, ali uz prethodni uvjet njihova dokazivanja od strane stranke u postupku kojoj je to u interesu.

Kada se u ovim gore navedenim izvorima ne može naći rješenje, sudac će se pozvati na razum i po tome principu riješiti predmet.

Doktrina nije pravni izvor u Engleskoj i SAD-u.

2.2.4. Republika Hrvatska

Kada govorimo o normiranju i zakonskom uređenju brodogradnje u Republici Hrvatskoj, moramo imati na umu da su u tome kao glavni uzori poslužili pomorski zakonic i Italije i Grčke, prvenstveno talijanski Plovidbeni zakonik.¹²

Glavni pravni izvor u Republici hrvatskoj svakako je PZ kao *lex specialis* ili drugim riječima osnovni izvor prava za ugovor o gradnji broda.

Osim tog osnovnog izvora, vrijede i neki drugi zakonski i podzakonski propisi. Tu prvenstveno treba navesti ZOO kao *lex generalis*, koji se supsidijarno primjenjuje na isti ugovor.

Također vrlo bitan zakonski izvor jest i Zakon o hrvatskom registru brodova¹³ (dalje Zakon o HRB-u) koji propisuje i utvrđuje nadležnost HRB-a.

Kao izvori mogu se pojaviti i običaji u brodogradnji, a osim toga vrijedi spomenuti još i sudsku praksu te pravnu doktrinu.

¹⁰ MAGAZINOVIĆ, op. cit. (bilj. 7), str. 7-8.

¹¹ V. HLAČA, Hrvatsko pomorsko pravo - izabrani radovi, Rijeka, 2001., str. 105.

¹² *Supra* t.2.2.2.

¹³ Zakon o hrvatskom registru brodova, NN 81/96.

2.3. Pravna priroda ugovora o gradnji broda

2.3.1. *Općenito*

Kao što je već spomenuto, ugovor o gradnji broda je prije svega dvostrani pravni posao i kao takav on je uređen normama PZ-a kao poseban, imenovani ugovor. Problem pravne prirode tog ugovora, osim sa teoretskog stajališta, javlja se prvenstveno u situaciji kada odredbe nekog ugovora nisu regulirale u potpunosti sve imovinsko-pravne odnose koji iz njega nastaju ili mogu nastati, a nema niti zakonskih odredbi koje bi riješile takav odnos.

Kao glavno pitanje koje nam se nameće kod rješavanja pravne prirode ugovora o gradnji broda jest pod koji ugovor ga treba svrstati. Da li ga treba svrstati pod ugovor o djelu, ugovor o gradnji, ugovor o kupoprodaji, ili se možda radi o mješovitom ugovoru? Od same ocjene pravne prirode ugovora o gradnji broda, zavisit će i određena pravna rješenja do kojih će se dolaziti u praksi, a koja se mogu ticati prijenosa vlasništva, odgovornosti za nedostatke, garancije, rokove zastare i sl.

2.3.2. *Pravna priroda ugovora o gradnji broda u RH*

U hrvatskoj teoriji ne postoji jedinstveno stajalište o tome da li je ugovor o gradnji broda po pravnoj prirodi ugovor o prodaji ili ugovor o djelu, ili bar ne postoji jedinstveno stajalište na prvi pogled. Iako, kada se malo više uđe u materiju, dolazi se do zaključka da je klasičan ugovor o gradnji broda po svojoj pravnoj prirodi i klasifikaciji ugovor o djelu koji je zbog nekih svojih specifičnosti posebno normiran.

Kada govorimo o ugovoru o djelu treba imati na umu da se iz tog ugovora s vremenom razvio i ugovor o građenju kao poseban ugovor građanskog prava, koji je i posebno normiran u ZOO-u (čl.620.-636.). Vedriš i Klarić¹⁴ za ugovor o građenju kažu da je to u biti ugovor o djelu, koji se zbog svoje specifičnosti i gospodarske važnosti razvio u samostalan ugovor. S obzirom na nepobitnu sličnost, ili bolje rečeno identičnost ugovora o građenju i ugovora o gradnji broda (izuzev objekta samog ugovora, jer u jednome se radi o nekretnini, a u drugome o brodu) možemo doći do zaključka da je ugovor o gradnji broda ustvari ništa drugo nego ugovor o djelu koji je zbog svoje specifičnosti što se tiče objekta, a i njegove gospodarske snage, postao samostalan ugovor normiran posebnim normama, a na koga će se supsidijarno primjenjivati norme ZOO-a koje uređuju ugovor o djelu i ugovor o građenju.

Nešto drugačije stajalište imaju Bolanča i Barun,¹⁵ koji kažu da PZ, postavljajući neoborivu presumpciju da brod u gradnji pripada brodograditelju ako stranke nisu drugačije ugovorile pitanje vlasništva, ukazuje na specifičnu pravnu prirodu ovog ugovora kao mješovitog pravnog posla, koji u sebi sadrži osobitosti ugovora o prodaji i ugovora o djelu, ali koji istovremeno ima dovoljno svojih vlastitih karakteristika da se ne može samo tako reducirati na spomenute ugovore.

Slično stajalište posljednjem ima i Hlača,¹⁶ koji za ugovor o gradnji broda kaže da ima elemente ugovora o kupoprodaji, ali da pretežu elementi ugovora o djelu.

Zastupnik takvog mišljenja, samo u još razrađenijem obliku, jest i Magazinović.¹⁷ On ugovor o gradnji broda razlikuje u situacijama kada brodogradilište gradi brod „za

¹⁴ M. VEDRIŠ, P. KLARIĆ, Građansko pravo, Zagreb, 2003., str. 508.

¹⁵ D. BOLANČA, M. BARUN, Ugovor o gradnji broda u novom hrvatskom Pomorskom zakoniku, Split, 1994., str. 144.

¹⁶ HLAČA, op. cit. (bilj. 11), str. 67.

¹⁷ MAGAZINOVIĆ, op. cit. (bilj. 7), str. 12.

skladište“, da bi ga moglo gotovog prodavati, odnosno kada naručitelj raskine ugovor, a brod je već bio u završnoj fazi gradnje. Takav brod će se tržištu ponuditi takav kakav jest, a na takve odnose primijenit će se ZOO i njegove odredbe o ugovoru o prodaji ili drugim riječima, u ta dva slučaja ugovor o gradnji broda će se kvalificirati kao ugovor o prodaji.

U svim ostalim „klasičnim“ situacijama, ugovor o gradnji broda treba kvalificirati kao poseban ugovor o djelu, što je i glavna misao Magazinovićeve teorije. Pod tom klasičnom situacijom misli se na normalan tijek stvari, gdje imamo naručitelja koji naručuje gradnju broda pod određenim tehničkim uvjetima, pod svojim nadzorom i gdje se u prvi plan stavlja intelektualni i fizički rad, odnosno izvršenje nekog djela (gradnje broda), a to je kao što znamo glavna značajka upravo ugovora o djelu, a nikako ne ugovora o prodaji.

2.3.3. Pravna priroda ugovora o gradnji broda u stranim pravnim sistemima

2.3.3.1. Italija

Već spominjani talijanski Plovidbeni zakonik iz 1942. određuje da će se na ugovor o gradnji broda primijeniti norme koje se inače primjenjuju na ugovor o *appalto*-u.

Potrebno je također naglasiti da je do stupanja na snagu navedenog zakona, talijanska doktrina smatrala da je ugovor o gradnji broda ustvari ugovor o djelu.

Gore spomenuti ugovor o *appalto*-u je ugovor koji je uređen u talijanskom Građanskom zakoniku (*Codice civile*, 1942.) i koji glasi: „Ugovor o *appalto*-u je ugovor kojim jedna strana preuzima, organiziranjem potrebnih sredstava, pod svojim rukovođenjem i na svoj rizik, izvršenje nekog posla ili neke usluge, uz naknadu u novcu.“¹⁸ Za ovaj ugovor, kako to objašnjava Magazinović, jest karakteristično da ga izvršava i posao izvodi poduzeće (brodogradilište), a ne pojedinac, što je razlika od klasičnog ugovora o djelu (*contratto d'opera*) koji je reguliran istim zakonikom u čl. 2222. i koji se izvršava vlastitim radom bez organiziranog poduzeća.

Možemo zaključiti da se u talijanskom pravnom sistemu ugovor o gradnji broda svrstava u poseban, imenovani ugovor (tzv. ugovor o *appalto*-u) i da se na imovinskopravne odnose koji tako nastaju, primjenjuju upravo odredbe tog posebnog imenovanog ugovora, a ne klasičnog ugovora o djelu, osim u situaciji kada nema narudžbe i brod se prodaje, kada će se primijeniti odredbe klasičnog ugovora o kupoprodaji.

2.3.3.2. Engleska i SAD

Kao glavni izvori koji su uvelike slični kada je riječ o imovinsko-pravnim odnosima koji mogu nastati iz ugovora o gradnji broda i koji se primjenjuju na te ugovore su engleski *Sale of goods act* iz 1893. i američki *Uniform commercial code* iz 1962.

Za imovinskopravne odnose stranaka iz ugovora o gradnji broda ne postoje posebne zakonske odredbe. Zbog toga se na te odnose primjenjuju pravila koja se inače primjenjuju na ugovor o kupoprodaji stvari i to budućih stvari po opisu.

S obzirom da spomenuti akti postavljaju samo neke opće zakonitosti i principe, u praksi kada se rješavaju sporovi, sudovi uvelike koriste presedane i običaje što je i značajka tih pravnih sistema.¹⁹ Ipak treba još jednom napomenuti da se u posljednji nekoliko desetljeća javljaju i pisani zakoni kao što su već spomenuti *Merchant Shipping Act* i *Marine Insurance Act*.

¹⁸ Ibid, str. 15.

¹⁹ Supra t.2.2.3.

Za englesko pravo je još značajno da se na brodogradnju osim već navedenih akata i ostalih izvora, primjenjuju i opći propisi o gradnji.

3. Ugovor o gradnji broda - normativno uređenje po Pomorskom zakoniku

3.1. Javnopравни i privatnopravni aspekt brodogradnje po Pomorskom zakoniku

3.1.1. Općenito

U državama koje su intenzivnije razvijale pomorsku gospodarsku djelatnosti, kao što je brodogradnja i brodarstvo, a među kojima je i Hrvatska, postoje i bogatija pravna vrela pomorskog prava u kojemu je pravo brodogradnje njegov nezaobilazan dio. To pravo se, kao što je već rečeno, sastoji od propisa koji reguliraju, kako gradnju, tako i popravke i preinake brodova. Ta pravila nalaze se normirana u nacionalnim zakonima i međunarodnim konvencijama, a sami propisi su javnopravnog, ali i privatnopravnog karaktera ovisno o kojim se odnosima radi.

Javnopravni odnosi su odnosi brodogradilišta i države, dakle razna ovlaštenja koja država daje brodogradilištima, kao i tehnički te administrativni nadzor države nad istima.

S druge strane, privatnopravni odnosi su oni koji se tiču samih stranaka. Dakle, to su prvenstveno odredbe koje se tiču samog ugovora o gradnji ili o popravku broda, a kojima se reguliraju privatnopravni odnosi samih stranaka.

3.1.2. Javnopravni aspekt

Kao što je rečeno, javnopravni aspekt brodogradnje se bavi odnosima države prema brodograditeljima, odnosno brodogradnjačima. Djelatnosti koje se obavljaju u brodogradilištima, radovi na brodovima, podvrgnuti su nadzoru države. Država taj nadzor provodi prvenstveno preko HRB-a²⁰, ali i preko određenih tijela pomorske uprave kao što je lučka kapetanija i njezine ispostave. HRB spomenuti nadzor, kao i druge tehničke poslove obavlja na temelju Zakona o HRB-u.

3.1.3. Privatnopravni aspekt

Privatnopravni aspekt brodogradnje, za razliku od javnopravnog aspekta, ne bavi se odnosima u kojima ulogu igra država, već samo stranke. To su odnosi koji se tiču sklapanja samoga ugovora o gradnji odnosno o popravku ili preinaci broda i sve vezano uz taj ugovor, gdje s jedne strane imamo naručitelja, a s druge strane brodograditelja odnosno brodogradnjača kao stranke ugovora.

3.2. Definicija ugovora o gradnji broda

Iako je institut ugovora o gradnji broda već uvelike objašnjen u prethodnom dijelu teksta, mislim da je dobro na ovom mjestu napisati i prokomentirati samu definiciju ugovora kako je iznosi zakonodavac odnosno PZ. Definicija u čl. 430. st. 1. glasi: „Ugovor o gradnji broda je ugovor kojim se brodograditelj obvezuje prema projektu i tehničkoj dokumentaciji sagraditi novi brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje za izgrađeni brod platiti ugovorenu cijenu.“

²⁰ *Infra* t.3.6.2.1.

Dakle, iz ove definicije je vidljivo da PZ vrlo jasno i precizno definira sami ugovor, određuje tko su stranke ugovora i koje su njihove glavne obveze koje proizlaze iz tog ugovora. Iz definicije je vidljiv i objekt ugovora, a to je upravo novi brod, dakle neka buduća stvar.

Zakonik u daljnjem st. 2 istoga članka definira i ugovor o preinaci i popravku broda pa kaže da je to ugovor kojim se: „...brodopopravljač obvezuje de će preinačiti ili popraviti postojeći brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje platiti naknadu brodopopravljaču za ugovoreni popravak ili preinaku.“

3.3. Forma ugovora o gradnji broda

U skladu sa odredbom čl. 431. PZ-a, ugovor o gradnji broda, kao i izmjene i dopune tog ugovora moraju se obvezatno, dakle pod prijetnjom ništavosti, sastaviti u pismenom obliku. To je tzv. *forma ad solemnitatem*, jer o pismenoj formi ovisi pravovaljanost samog ugovora.

Inače, ovo je iznimka od pravila koje vlada u ugovornom pravu, jer u pravilu se ne traži pismena forma da bi ugovor bio sklopljen. Zakonodavac takvu strogost forme propisuje samo u određenim situacijama kada se radi o ugovoru koji ima veliku važnost i veliko ekonomsko značenje u poslovnom prometu i gospodarskom životu države.

Obvezatan pismeni oblik propisuje i ZOO za određene ugovore, npr. za ugovor o građenju, ugovor o licenci, ugovor o jamstvu ili ugovor o zastupanju.

Odredba PZ-a o obvezatnosti pisanog oblika ugovora je kogentne prirode, što znači da je stranke ne mogu svojevóljno promijeniti, već se moraju pridržavati te odredbe ako žele da njihov ugovor bude pravno valjan.

3.4. Sklapanje ugovora o gradnji broda

Sklapanju ugovora o gradnji broda u praksi uvijek prethode dugotrajni i komplicirani pregovori između dviju potencijalnih stranaka. U osnovi uvijek mora postojati njihova namjera da u doglednoj budućnosti sklope takav ugovor u kojem će utanačiti i dogovoriti sve bitne sastojke.

Predmet samog ugovora jest rezultat brodograditeljeva rada, a to je plovni objekt ili brod. Ugovaranje gradnje ide za postizanjem sporazuma o predmetu ugovora. Trenutak kada stranke postignu sporazum o predmetu ugovora, smatra se trenutkom kada je sklopljen ugovor o gradnji broda.

S obzirom na već spomenutu obvezatnost pismene forme ugovora koju propisuje naš PZ²¹, takav ugovor smatra se sklopljenim tek kada ga stranke potpišu.

U pravnim sistemima u kojima se pravni učinak i valjanost takvog ugovora ne uvjetuje pismenom formom, dovoljno će biti da stranke postignu sporazum o bitnim sastojcima ugovora, a to su prvenstveno odredbe o tipu broda, njegovoj tonaži, cijeni, roku isporuke i sl.

Nakon što se sklopi ugovor o gradnji broda, postoji zakonska mogućnost da se takav brod upiše u upisnik brodova u gradnji koji vode lučke kapetanije. Zahtjev za upis podnosi vlasnik broda na koga upućuje ugovor. Ako ugovor o vlasniku ništa ne govori, postoji zakonska presumpcija koja je propisana u čl. 432. PZ-a i koja kaže da se tada smatra da brod pripada brodograditelju.²²

²¹ *Supra* t.3.3.

²² *Infra* t.3.5.

3.5. Vlasništvo nad brodom u gradnji

Kada se govori o pitanju vlasništva nad brodom u gradnji, naš PZ je vrlo izričit i jasan. On u čl. 432. kaže: „Ako ugovorom o gradnji broda nije drugačije predviđeno, smatra se da brod u gradnji pripada brodograditelju.“ Dakle, stranke imaju dispozitivno pravo da same u ugovoru odrede tko će biti vlasnik broda u gradnji. U slučaju da one to svoje dispozitivno pravo ne iskoriste, postupit će se prema zakonskoj presumpciji koja je neoboriva (*praesumptio juris et de jure*) i koja kaže da se u takvoj situaciji smatra da brod u gradnji pripada brodograditelju.

Vlasnik broda u gradnji, bilo da se radi o brodograditelju ili naručitelju, ima pravo zatražiti da se taj brod upiše u upisnik brodova u gradnji. Upisnik vodi lučka kapetanija, koja upise provodi u upravnom postupku. To su javne knjige u koje se upisuju stvarna prava na brodu i drugi podaci o brodu. Svaki brod ima svoj poseban uložak u koji se upisuje, a svaki uložak ima tri lista. List A u koji se upisuju podaci o brodu, list B u koji se upisuju podaci o vlasniku i list C u koji se upisuju stvarna prava ili tereti kojima je brod opterećen.

Na brodu u gradnji može postojati pravo vlasništva, suvlasništva, pomorska hipoteka i pomorski privilegij. Pravo vlasništva nad brodom obuhvaća stvari koje su u brod ugrađene ili se nalaze u brodogradilištu, a nisu još ugrađene, ali su na vidljiv način obilježene ili izdvojene da bi se ugradile u taj brod. Sve opisane stvari koje obuhvaća vlasništvo broda u gradnji mogu biti pod hipotekom koja se upisuje u upisnik brodova u gradnji na zahtjev hipotekarnog vjerovnika. Red prvenstva hipoteke iz upisnika brodova u gradnji kasnije prelazi u upisnik brodova. Naime nakon što je završena gradnja broda i brod se uputi u plovidbu, dolazi do brisanja toga broda iz upisnika brodova u gradnji i njegova istovremenog upisivanja u upisnik trgovačkih brodova.

Stranim naručiteljima koji brodove grade u hrvatskim brodogradilištima, mora također biti dopušten upis prava vlasništva na brodu u gradnji. Takva obveza propisana je Međunarodnom konvencijom o upisu prava na brodovima u gradnji. Ta Konvencija obvezuje Republiku Hrvatsku kao jednu od slijednica bivše Jugoslavije koja je istu konvenciju ratificirala 1971. godine.

3.6. Dužnosti i obveze brodograditelja

3.6.1. Gradnja prema ugovoru i pravilima struke

U ugovoru o gradnji broda propisuju se obveze i dužnosti brodograditelja, a posebno uvjeti i način na koji će on izvesti gradnju broda. Kao što čl. 433. PZ-a kaže: „Brodograditelj je dužan obaviti gradnju prema ugovoru o gradnji broda i pravilima struke, te na način da se brodu mogu izdati isprave o sposobnosti za plovidbu predviđene ovim Zakonom, a i druge isprave predviđene ugovorom o gradnji broda.“

Posebno treba uzeti u obzir isprave koje su predviđene samim ugovorom, a u skladu s kojima brod mora biti izgrađen, jer u situaciji kada se brod gradi za stranog naručitelja, brod mora zadovoljavati te strane kriterije da bi mogao biti upisan u strani upisnik brodova.

Ako brodu ne budu izdane sve potrebne isprave, a to znači da brod nije sposoban za plovidbu, on neće biti u mogućnosti dobiti dozvolu da isplovi iz brodogradilišne luke. U tom slučaju on neće biti isporučen naručitelju i automatski se dolazi do zaključka da brodograditelj nije ispunio svoju glavnu obvezu, a to je da naručitelju preda brod koji će biti spreman i sposoban za sigurnu plovidbu morem.

Također je bitno da se predaja izvrši na vrijeme i u ugovorenom roku, a i to je nemoguće ako ne postoje svi potrebni dokumenti i isprave.

3.6.2. Nadzor nad gradnjom broda

Još jedna vrlo važna obveza koju ima brodograditelj jest da omogući naručitelju, kao i državi, da vrše kontrolu i nadzor nad njegovim radom. Nadzor nad brodograditeljem i njegovim radom se vrši u dva smjera :

1) Jedna vrsta nadzora jest nadzor od strane nekog klasifikacijskog zavoda, a u našem slučaju to će biti HRB. Taj nadzor započinje još od prvih nacrti i traje do završetka gradnje broda, pa čak i za vrijeme probnih vožnji na kojima se provjerava i ispituje funkcionalnost i ispravnost broda i njegovih uređaja.

2) Druga vrsta nadzora jest naručiteljev nadzor, kojim se naručitelju omogućuje da vrši stalan nadzor nad procesom gradnje broda koji je naručio, da kontrolira količinu, a i kvalitetu materijala kojim se gradi njegov brod.

3.6.2.1. Nadzor Hrvatskog registra brodova

HRB jest nacionalni klasifikacijski zavod koji se osniva Zakonom o HRB-u. Prvi takav zavod bio je *Lloyd's Register of Shipping* koji je bio osnovan još davne 1760²³. U ovu grupu priznatih nacionalnih klasifikacijskih zavoda treba još dodati npr. i *Bureau Veritas*, *Det norske Veritas*, *American Bureau of Shipping*, *Registro Italiano*, *Nippon Kaiji Kyokai* i sl.

Bit i svrha postojanja takvih zavoda jest da oni razvijaju svoja pravila za gradnju pojedinih tipova brodova, određujući tako konstruktivne uvjete potrebne da bi se dobila čvrstoća materijala i sigurnost opreme. Funkcija zavoda jest upravo ispitivanje da li se brod gradi po tim pravilima.

Sam HRB slijednik je Jugoslavenskog registra brodova, koji je osnovan 1949. godine sa sjedištem u Splitu. Ono je neovisna i neprofitna udruga koja između ostaloga vrši i poslove klasifikacije brodova, a unutar svojih aktivnosti ustanovili su i cjelokupan sustav tehničkih pravila, među kojima su i Pravila za klasifikaciju pomorskih brodova.

Kao osnovna misija i zadatak HRB-a, na polju klasifikacije i statutarne certifikacije, jest promicati najviše međunarodno prihvaćene norme u svezi sigurnosti i zaštite života i imovine na moru i unutarnjim plovnim putovima, kao i zaštite okoliša, mora i unutarnjih plovnih puteva.

Donošenjem već spomenutog Zakona o HRB-u, Sabor je HRB proglasio za javno poduzeće koje obavlja stručno-tehničke poslove od interesa za Republiku Hrvatsku, koji se odnose na brodove i druge plovne objekte, u cilju zaštite ljudskog života, imovine i okoliša na moru. HRB je taj koji na temelju tog zakona, u ime Republike Hrvatske obavlja tehnički nadzor brodova u gradnji, kao i na popravku ili preinaci, a sve radi utvrđivanja njihove sposobnosti za plovidbu ili pak dodjelu ili obnovu klase. Nadzor se provodi u skladu sa već spomenutim tehničkim pravilima i uvjetima koje je zavod sam razvio i propisao, a koji se tiču konstrukcije samoga broda, njegovih plovidbenih svojstava, raznih instrumenata kao što su radio uređaji, sredstva za navigaciju, spašavanje, signalizaciju, rukovanje teretom, kao i zaštita putnika, okoliša, rada i sl.

Nakon što provede nadzor, HRB (u slučaju da su zadovoljeni svi uvjeti) izdaje svjedodžbu o sposobnosti broda za plovidbu i o klasi broda. Također je važno napomenuti da se u domaćoj brodogradnji mogu primjenjivati i pravila stranih klasifikacijskih zavoda u slučaju kada se vrši nadzor nad stranim brodovima, a na što je HRB obavezan i kao član Međunarodnog udruženja klasifikacijskih zavoda.

²³ MAGAZINOVIC, op. cit. (bilj. 7), str. 30.

3.6.2.2. Nadzor naručitelja

Kada govorimo o pravima koja ima naručitelj broda, možda i najvažnije njegovo pravo jest upravo pravo nadzora nad gradnjom broda koji ustvari teče paralelno sa nadzorom klasifikacijskog zavoda. S obzirom da je gradnja broda izuzetno kompliciran postupak, gdje se eventualni nedostaci u gradnji kasnije mogu teško ustanoviti i provjeriti, zakon propisuje, a naručitelji koriste, pravo da postave jednog ili više inspektora gradnje ili tzv. nadzornika, putem kojeg (ili kojih) će nadzirati i provjeravati cjelokupan postupak gradnje broda koji su naručili. To pravo naručitelja proizlazi direktno iz čl. 434. PZ-a koji također kaže da se to imenovanje, kao i smjenjivanje nadzornika mora pisanim putem priopćiti brodograditelju.

Nadzornika ili više njih plaća naručitelj, a brodograditelj ima obvezu omogućiti im obavljanje nadzora u toku gradnje. Oni imaju pravo nadzora nad svim segmentima gradnje, njima se dostavljaju nacrti na odobrenje, imaju pristup svim radionicama i skladištima u brodogradilištu, pa čak i u tvornice u kojima se proizvodi materijal i ostala oprema koju brodogradilište koristi da bi izgradilo konkretan brod.

Ako nadzornik za vrijeme nadzora utvrdi da se brodograditelj pri gradnji broda ne drži odredbi ugovora i pravila struke, dužan je odmah svoje primjedbe pisano dostaviti brodograditelju. Ako brodograditelj ne uvaži te primjedbe, ima zakonsku obvezu, bez odgode obavijestiti pismenim putem naručitelja i zahtijevati postupak koji je za takav slučaj predviđen u ugovoru. U ugovoru može biti predviđena tehnička arbitraža, sudska arbitraža ili neki drugi postupak, ovisno kako su se stranke dogovorile. Ako u ugovoru nije predviđen nikakav postupak ili ako je predviđen ali stranke ne prihvate njegove rezultate (npr. ako se radi o neobveznoj tehničkoj arbitraži), PZ propisuje da će se spor riješiti sudskim putem.

3.7. Odgovornost brodograditelja za nedostatke

Odgovornost brodograditelja za nedostatke iscrpno je normirana u PZ-u. Iz propisa je vidljivo da brodograditelj odgovara za uspješno izvedenu gradnju kao profesionalac koji poznaje pravila struke i čija je odgovornost stroža (tzv. profesionalna odgovornost temeljena na kauzalitetu). Nepravilno izvršenje radova može nastati kao posljedica pogrešne ili nekvalitetne izvedbe te kao posljedica upotrebe slabog ili nedovoljno kvalitetnog materijala. Odgovornost brodograditelja na brodu u gradnji može nastati zbog:

- 1) nepravilnog izvršenja radova
- 2) zakašnjenja u izvršenju
- 3) neispunjenja ugovora o gradnji

Takva profesionalna odgovornost temeljena na kauzalitetu znači da brodograditelj odgovara bez obzira na svoju krivnju (tzv. objektivna ili kauzalna odgovornost)²⁴ i da je pažnja s kojom on treba postupati povećana jer se radi o njegovoj profesionalnoj djelatnosti. Konkretna odredba koja se ovdje treba primijeniti jest čl. 10. st. 2. ZOO-a koja kaže: „Sudionik u obveznom odnosu dužan je u ispunjavanju obveze iz svoje profesionalne djelatnosti postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima (pažnja dobrog stručnjaka).“ Dobar primjer za to je i praksa Visokog trgovačkog suda koji u jednoj svojoj presudi kaže: „Po stajalištu ovoga suda brodograditelj se ne može u svoju korist pozvati na okolnost da nije stručna osoba za odnosnu struku ili da nije u mogućnosti ispitati kvalitetu gradbenog materijala. Bez obzira o kojoj se struci radi, brodograditelj je odgovoran da će izvedba biti urađena po pravilima struke. Pravila struke osim pisanih,

²⁴ VEDRIŠ, KLARIĆ, op. cit. (bilj. 14), str. 573.

obuhvaćaju i takva pravila koja se stvaraju dugotrajnom praksom i kao takva predstavljaju elemente odnosnog zanata. Ako brodograditelj ne raspolaže odgovarajućim stručnjakom, dužan ga je angažirati.²⁵

PZ od ovoga pravila odstupa u određenim situacijama, kada brodograditelj odgovara po principu pretpostavljene krivnje (tzv. subjektivna odgovornost kod koje se krivnja premdnijeva).²⁶ To su situacije kada:

1) brodograditelj neće odgovarati za nabavljeni materijal, dijelove broda ili predmete koji pripadaju brodu od osoba koje odredi naručitelj, ako dokaže da on nedostatke nije mogao otkriti upotrebom dužne pažnje;

2) za štetne posljedice koje su nastupile zbog načina izvođenja radova koje je diktirao naručitelj, a nije prihvatao upozorenja brodograditelja da bi do takve štete moglo doći;

3) ako naručitelj naredi brodogradilištu da upotrebi materijal koji je on prethodno dostavio, a ne uzme u obzir upozorenja brodograditelja o nedostacima tog materijala;

4) ako naručitelj zahtjeva da se radovi izvrše prema projektu koji je bio dostavljen brodograditelju, a ne uzmu se u obzir prethodna upozorenja brodograditelja;

Kod ovakvih primjera subjektivne odgovornosti, brodograditelj se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da se radilo o višoj sili ili o krivnji naručitelja, odnosno osobe za koju on ne odgovara.

PZ u čl. 438. navodi da je brodograditelj „dužan u primjerenom roku, na svoj trošak i rizik, otkloniti nedostatke za koje je odgovoran“ prema odredbama tog Zakonika.

Također, PZ kaže da nedostatak može biti bitan i nebitan. Ako je bitan, naručitelj ima pravo čak i raskinuti ugovor. Primjer takvog bitnog nedostatka bio bi npr. slučaj kada se brod ne bi mogao koristiti u svrhu za koju je naručen ili kada bi bio nesposoban za plovidbu. U slučaju da je nedostatak neotklonjiv, naručitelj može zahtijevati da mu se za odgovarajući iznos snizi cijena broda. U oba ova slučaja, naručitelj ima pravo i na naknadu štete koju je uslijed svega pretrpio.

U čl. 438. st. 5. PZ-a još se navodi da sama okolnost što naručitelj u toku gradnje nije prigovorio projektu brodograditelja, upotrebljenom materijalu i načinu na koji je gradnja izvedena, ne oslobađa ni u kom smislu brodograditelja njegovih već spomenutih obveza.

Za skrivene nedostatke brodograditelj također odgovara, ali u prekluzivnom roku od godine dana od predaje broda naručitelju. Dakle, naručitelj nakon što primi brod u svoj posjed, može u roku od godine dana pisano obavijestiti brodograditelja o određenim skrivenim nedostacima. Ako taj rok protekne, bez obzira na postojanje nedostataka i vrijeme kada su otkriveni, obavijest naručitelja više neće igrati nikakvu ulogu i odgovornost brodograditelja za skrivene nedostatke više neće postojati.

3.8. Cijena - određivanje i plaćanje

Cijena gradnje broda jest iznos novca koji je naručitelj dužan platiti brodograditelju za izgrađeni brod. To je obveza koja proizlazi iz ugovora, a radi se o kako zakon kaže, ugovorenoj cijeni, što nas dovodi do zaključka da je ugovor o gradnji broda (kao i ugovor o djelu) naplatni pravni posao.

Cijena se u pravilu određuje u ugovoru, a ako je stranke ne odrede, onda će se ona odrediti na osnovi stvarnih troškova koje je u gradnji imalo brodogradilište. U te troškove se ubraja vrijednost materijala koji je bio utrošen, vrijednost sredstava i rada izvršenog na brodu, koji će se obračunat po satnici koja je primjerena i uobičajena za takve poslove.

²⁵ Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda br: PŽ-4234/00 od 12. studenog 2002.

²⁶ VEDRIŠ, KLARIĆ, op. cit. (bilj. 14), str. 571.

Uz određivanje cijene broda, uvijek se treba pretpostaviti da za vrijeme gradnje može doći do određenih nepredviđenih troškova ili nekih drugih situacija, kao što je porast cijene rada, poremećaji na tržištu i sl. Sve te situacije su uglavnom uvijek predviđene u ugovoru i ovisno o ugovorenim uvjetima moći će se mijenjati i cijena koja će se platiti za obavljani rad odnosno za izgrađeni brod. Hipotetski je moguće i da se takva situacija ne predviđi. U takvim situacijama rješenja mogu biti različita.

U nekim stranim pravnim sistemima kao što je Engleska i SAD, brodograditelj ne može zahtijevati povećanje ugovorene cijene unatoč činjenici da je došlo do porasta troškova proizvodnje.

Za razliku od toga, talijanski *Codice Civile* predviđa da se ugovorena cijena može mijenjati samo u situaciji kada dođe do nepredvidljivog porasta cijene, koji je veći od 10% od ugovorenog iznosa.

Kod nas je praksa takva da će se na ugovor (pod uvjetom da je mjerodavno hrvatsko pravo) primijeniti odredbe ZOO-a kao *lex generalis*. ZOO o promjeni cijene govori u člancima 626. i 627., u odjeljku koji normira ugovor o građenju.

U čl. 626. određuje se da izvođač koji je u roku ispunio svoju obvezu, može zahtijevati povećanje cijene već pri porastu cijene elemenata (materijala, rada i sl.) od 2%. Povećanje predstavlja razliku koja prelazi dva postotka.

Ako izvođač zakasni s dovršenjem radova svojom krivicom, ali je do povećanja cijene došlo unutar ugovorenog roka, on će moći tražiti povećanja cijene samo za razliku koja prelazi 5%.

Ako je do povećanja cijene radova došlo nakon što je izvođač već ušao u zakašnjenje, on ne može tražiti povećanje cijene elemenata.

Članak 627. ZOO-a propisuje da čak i kada su stranke ugovorile da se cijena radova neće mijenjati u slučaju povećanja cijene elemenata, izvođač će ipak imati mogućnost tražiti povećanje te cijene, ali samo ako se cijena radova povećala za 10%. I u ovoj situaciji cijena će se povećati za iznos koji prelazi 10%, s time da do svega ovoga neće doći ako je izvođač u zakašnjenju, a u tom razdoblju se i povećala cijena elemenata.

3.9. Pravo retencije

Pravo retencije jest pravo brodograditelja, ali i brodopopravljača da zadrže brod u luci dok im naručitelj ne isplati sve tražbine na koje se obvezao ugovorom i koje je dužan. To pravo je izričito regulirano u čl. 437. PZ-a i predstavlja važan instrument u rukama brodograditelja, kojim on može zaštititi svoje interese. Ono daje zakonsko pravo brodograditelju i brodopopravljaču da zadrže brod sve vrijeme dok im ne budu isplaćene tražbine u skladu sa ugovorom o gradnji ili popravku broda.

To stvarnopravno ovlaštenje hrvatski zakonodavac je uveo na temelju Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama (Bruxelles, 1926.), Međunarodne konvencije o upisu prava na brodovima u gradnji (Bruxelles, 1967.) i Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama (Geneve, 1993.).

3.10. Isporuka broda

Još jedna obveza koju brodograditelj ima jest da brod u ugovorenom roku preda ili isporučiti naručitelju. Nakon što se naprave pokusne vožnje, uklone svi eventualni nedostaci i nakon što se izdaju sve potrebne svjedodžbe i dokumenti, dolazi do primopredaje broda. Ovaj trenutak je jako bitan iz razloga što je u pravilu to trenutak prelaska rizika sa brodograditelja na naručitelja.

Prilikom primopredaje radi se zapisnik u koji se unosi klauzula da je brod sagrađen u suglasnosti sa ugovorom, da nema pravnih tereta na njemu i da ga naručitelj preuzima sa svim potrebnim svjedodžbama i dokumentima. Kao prilog primopredajnom zapisniku, ide i zapisnik o rješenju tehničkih i financijskih pitanja.

U svezi roka gradnje bi se trebalo poštivati pravilo da ukoliko ugovor nije predvidio rok dovršetka gradnje, brodograditelj je dužan izgraditi brod u roku koji je razumno potreban za izgradnju takvog objekta.²⁷

3.11. Zakašnjenje isporuke i viša sila

Ako isporuka broda kasni zbog krivnje brodograditelja, naručitelj ima pravo odbiti brod uz ugovorene konzekvence za brodograditelja.²⁸

Osim krivice brodograditelja, do zakašnjenja može doći i iz razloga više sile, ili kako se to u nekim ugovorima pravilnije navodi „dozvoljeno zakašnjenje“.

Ti slučajevi dozvoljenog zakašnjenja se u pravilu vrlo pažljivo i opširno nabrajaju u ugovoru, iz razloga da u slučaju takvog jednog neplaniranog događaja ne bi došlo do razmimoilaženja u interpretaciji ugovorne klauzule. Naravno, unatoč opširnom taksativnom nabranjanju potencijalnih ekskulpacionih primjera, ne treba taj krug smatrati zatvorenim, već to nabranjanje treba smatrati i dalje samo primjerima, što znači da su mogući i neki drugi slučajevi koji nisu navedeni u ugovoru.

U ugovoru se također navodi rok u kojem je brodograditelj obavezan obavijestiti naručitelja o događaju koji po njegovom mišljenju predstavlja višu silu i koji mu daje pravo i mogućnost da produži rok isporuke broda. Naručitelj tada također ima rok, koji proizlazi iz ugovora, a u kojem se mora izjasniti da li se slaže sa tvrdnjom brodograditelja da se radi o slučaju koji potpada pod višu silu. Ukoliko rok protekne, a naručitelj se ne izjasni, smatrat će se da je suglasan sa zahtjevom i izjavom brodograditelja.

U svim ovim situacijama uvijek su moguća neslaganja i drugačija mišljenja koja se tada rješavaju na već prije ugovoren način (npr. arbitražom) ili se stvari jednostavno prepuštaju sudskim organima.

3.12. Zastara

Zastaru PZ regulira u čl. 441. st. 1. te kaže da će obveza brodograditelja da odgovara za skrivene nedostatke na izgrađenom brodu, a koji se otkriju u toku godine dana, od dana predaje broda naručitelju, zastarjeti za jednu godinu od trenutka kada ga je naručitelj obavijestio o konkretnim nedostacima broda.

Dakle, za reklamaciju skrivenih nedostataka postoji prekluzivan rok od godine dana, nakon čega prestaje odgovornost brodograditelja za te nedostatke. U slučaju da naručitelj iskoristi rok od godine dana za reklamaciju, obveza brodograditelja će zastarjeti u roku od godine dana od primljene reklamacije.

Nakon nastupa zastarnog roka, naručitelj gubi pravo tražiti otklanjanje nedostataka na brodu ili naknadu troškova ako je nedostatke sam uklonio.

Bitno je za napomenuti, a to i sam PZ govori u čl. 441. st. 2., da je odredba o zastarnom roku kogentne prirode i da ugovor sklopljen protivno odredbi st. 1. istog članka nema pravni učinak.

²⁷ HLAČA, op. cit. (bilj. 11), str. 70.

²⁸ MAGAZINOVIĆ, op. cit. (bilj. 7), str. 65.

4. Ugovor o gradnji broda i međunarodni element

4.1. Općenito

U brodogradilištima u Republici Hrvatskoj najviše ima brodova koji se grade za inozemne naručitelje. Samim time, ako imamo brod u gradnji koji se gradi za stranog naručitelja, nesumnjivo imamo element inozemnosti koji se javlja između dviju stranaka koje su sklopile ili će sklopiti ugovor o gradnji broda.

Kod ugovaranja takvih poslova uvijek se javlja pitanje koje će pravo biti mjerodavno u slučaju nekakvih eventualnih sporova koji bi mogli nastati, kao i pitanje koji će sud biti nadležan da odlučuje u tom sporu.

Danas je u takvim situacijama na strankama da na temelju autonomne odluke (tzv. načelo autonomije volje) odluče koji će sud odlučivati u njihovim sporovima i na temelju kojeg (mjerodavnog) prava.

Sloboda ugovaranja mjerodavnog prava, kao temeljno načelo slobode ugovaranja, sadržana je u Rimskoj konvenciji o mjerodavnom pravu iz 1980. koja vrijedi za zemlje EU, a u Hrvatskoj se ista tematika normira kako u PZ-u, tako i u Zakonu o rješavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja u određenim odnosima²⁹ iz 1991 (dalje ZRS). Odredbe PZ-a sadrže u desetom dijelu, Glava I. i II. odredbe o mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova Republike Hrvatske za odnose sa međunarodnim elementom.

Što se tiče pozitivnopravnih propisa o određivanju mjerodavnog prava u Republici Hrvatskoj, evidentna je potreba određenih izmjena i usklađivanja sa propisima EU. Tako i sam Tasić za ta pravila kaže da su „prilično skučena, kruta i staromodna“, te da bi „prihvatanje određenih rješenja međunarodne sudske prakse i Rimske konvencije o mjerodavnom pravu iz 1980. razjasnilo stanovite dileme ne samo u oblasti ugovora o gradnji broda, već i u drugim oblastima hrvatskog gospodarstva s inozemnim elementom.“³⁰

4.2. Odredbe Pomorskog zakonika o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova RH

4.2.1. Pravo vlasništva i stvarna prava na brodu u gradnji

PZ u čl. 971. za pravo vlasništva i ostala stvarna prava na brodu u gradnji određuje sljedeće: „Na prava vlasništva i na stvarna prava na brodu u gradnji, a koji se gradi u Republici Hrvatskoj primjenjuje se hrvatsko pravo.“ Ovo je primjer tzv. nepotpunog ili jednostranog kolizijskog pravila koje nam govori samo o brodovima koji se grade u Republici Hrvatskoj, a ne daje nam nikakvu informaciju o tome koje će pravo biti mjerodavno ako se brod gradi u brodogradilištu koje nije na teritoriju Republike Hrvatske. Ipak, i u takvim situacijama u pravili se primjenjuje pravo te države gdje se brod gradi (*lex rei sitae*).

Kao što je iz ove norme vidljivo, zakonodavac inzistira na isključivoj primjeni hrvatskog prava na pravo vlasništva i na stvarna prava (hipoteka i privilegiji) na brodu koji se gradi u našoj državi, a na taj način se ujedno i osiguravaju interesi naših brodograditelja i olakšava se njihov položaj.

4.2.2. Primarni i podredni statut za ugovor o gradnji broda

Za obvezna prava iz ugovora o gradnji, preinaci ili popravku brodova kao primarni statut vrijedi načelo autonomije volje, što znači da su stranke slobodne u izboru mjeroda-

²⁹ Zakon o rješavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja u određenim odnosima, NN 53/91.

³⁰ Z. TASIĆ, Ugovori o gradnji broda i hrvatska pravila o mjerodavnom pravu i sukobu zakona, Poredbeno pomorsko pravo, 155/2001, 40, str. 152.

vnog prava. Kao podredni statut vrijedi tzv. načelo karakteristične činidbe, a to je pravo mjesta brodogradilišta. PZ u čl. 980. to regulira na ovaj način: „Na odnose iz ugovora o gradnji, preinaci ili popravku brodova primjenjuje se pravo mjesta brodogradilišta ako stranke za te ugovore ili za dio tih ugovora nisu izabrale pravo koje će se primijeniti ili ako se u cijelosti ili djelomično izabrano pravo ne može primijeniti.“

Dakle, vidljivo je da PZ strankama daje na dispoziciju da odrede pravo koje će se primijeniti na odnose iz njihovog ugovora. U slučaju da one to svoje pravo ne iskoriste ili da se to pravo ne može u cijelosti ili djelomično primijeniti, kao podredni statut primijenit će se pravo koje propisuje zakon, a to je pravo mjesta brodogradilišta u kojem se izvršava tzv. karakteristična činidba. Karakteristična činidba u ovom slučaju jest činidba gradnje, odnosno popravka ili preinake broda (u pravilu to je uvijek ona činidba koja nije novčana).

Također je bitno naglasiti da ova stranačka autonomija nije neograničena, jer ona vrijedi samo za odnose koji u sebi imaju prije spomenuti, međunarodni element.

Između izabranog prava i ugovornog odnosa ne mora postojati nikakva veza, ali je bitno da izabrano pravo ne bude protivno našem pravnom poretku (*ordre public*)³¹, niti da se radi o situaciji prijevarnog zaobilaženja domaćeg pravnog poretka (*fraus legis*).³²

4.2.3. Popunjavanje pravnih praznina

O pravnim prazninama govorimo u situacijama koje se javljaju ponekad u praksi, a o kojima zakon ništa ne govori. To su situacije za koje zakonodavac nije predvidio mjerodavno pravo. Kako se i u tom slučaju mjerodavno pravo mora odrediti, primijenit će se čl. 986. PZ-a koji kaže da će se u tom slučaju, na te odnose na odgovarajući način primijeniti odredbe i načela PZ-a, odredbe i načela drugih zakona koji uređuju odnose s međunarodnim obilježjem, načela pravnog poretka Republike Hrvatske i općeprihvaćena načela međunarodnog privatnog prava, uz pomoć kojih će se u konkretnom slučaju odrediti mjerodavno pravo.

4.3. Međunarodne konvencije bitne za unifikaciju pravila o gradnji broda

U današnje vrijeme globalizacije, razgranato pomorsko poduzetništvo želi ukloniti razlike koje se javljaju u normativnom uređenju pomorskih instituta, među kojima je i ugovor o gradnji broda. Razlog tome jest usporavanje nesmetanog razvoja pomorske trgovine i plovidbe te pravna nesigurnost koja se javlja u tim odnosima. Zbog svega toga, danas imamo trend unifikacije pomorskog javnog i privatnog prava međunarodnim konvencijama, koje nakon što se ratificiraju postaju dio pravnog poretka svake države.

Međunarodne organizacije koje pridonose toj unifikaciji i koje pripremaju spomenute konvencije su Međunarodni pomorski odbor (CMI), Međunarodna pomorska organizacija (IMO), Međunarodna konferencija UN-a o trgovini i razvoju (UNCTAD) i Povjerenstvo UN-a o međunarodnom trgovačkom pravu (UNCITRAL).³³

Kad govorimo o konvencijama koje vrijede u Republici Hrvatskoj, to su uglavnom konvencije koje su vrijedile još za vrijeme bivše Jugoslavije, a danas na temelju sukcesije i čl. 33. Zakona o sklapanju i izvršenju međunarodnih ugovora³⁴ obvezuju Republiku Hrvatsku. Hlača³⁵ je te konvencije koje obvezuju Republiku Hrvatsku podijelio u dvije grupe:

³¹ K. SAJKO, Međunarodno privatno pravo, Zagreb, 2005., str. 251.

³² Ibid, str. 205.

³³ I. GRABOVAC, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zakonik, Split, 2005., str. 7.

³⁴ Zakon o sklapanju i izvršenju međunarodnih ugovora, NN 53/91.

³⁵ HLAČA, op. cit. (bilj. 11), str. 107.

U prvoj grupi imamo međunarodne konvencije o sigurnosti plovidbe:

- 1) Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS), London 1960.
- 2) Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru, London 1972.
- 3) Međunarodna konvencija o teretnim linijama, London 1966.
- 4) Međunarodna konvencija o baždarenju, London 1969.
- 5) Sporazum o suradnji u oblasti tehničkog nadzora brodova i njihove klasifikacije, Varšava 1961.
- 6) Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađivanja mora naftom, London 1973.
- 7) Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađivanja s brodova; London 1973.

Na ovom mjestu treba navesti i isprave (svjedodžbe) koje izdaje HRB na temelju navedenih konvencija, a u kojima se utvrđuje i potvrđuje sposobnost broda za plovidbu:

- 1) Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda
- 2) Svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda
- 3) Međunarodna svjedodžba o teretnoj liniji
- 4) Svjedodžba o oslobađanju (od pojedinih odredaba SOLAS konvencije)
- 5) Međunarodna svjedodžba o baždarenju
- 6) Međunarodna svjedodžba o sprečavanju zagađivanja uljem

Drugu grupu propisa čine konvencije koje se tiču imovinskopravnih odnosa koji nastaju u svezi s gradnjom i popravkom brodova u hrvatskim brodogradilištima. Tu su bitne ove tri konvencije:

- 1) Međunarodna konvencija o upisu prava na brodovima u gradnji, 1967.
- 2) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama, 1926. (revidirana 1967.)
- 3) Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952.

Na kraju treba naglasiti da su se 2004. godine prilikom donošenja novog PZ-a, u njegove odredbe nastojale ugraditi sve najsuvremenije odredbe koje se nalaze i u brojnim međunarodnim konvencijama kojima je obveznica i Republika Hrvatska.

4.4. Formularno pravo (formularne klauzule)

Formularno pravo u brodogradnji jest pravo koje se autonomno kreira u pomorskim brodogradilištima ili njihovim udrugama. Rezultat takvog autonomnog djelovanja su poznati formulari koji se koriste danas u praksi, a koje brodogradilišta koriste prilikom ugovaranja gradnje broda s naručiteljem gradnje.

U praksi postoji dosta takvih primjeraka. U Engleskoj je najpoznatiji formular „PRIAM TERMS“. Prema njemu, a na temelju shvaćanja *common law*-a, svaka narudžba broda u gradnji kvalificira se kao ugovor o prodaji broda. Dakle, po tom formularu, ugovor o gradnji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o prodaji buduće stvari.

Drugi dosta poznat formular, koji se koristi na Dalekom istoku, jest japanski „SAJ FORM“ koji je rezultat djelovanja Udruženja japanskih brodogradilišta, koje je jedna od najdominantnijih udruga brodograditelja u svijetu.

U Europi, gdje se kao što je već rečeno, ugovor o gradnji smatra ugovorom o djelu, treba spomenuti dva bitna formulara: norveški „SALEFORM“ koji se koristi za kupnju broda i zapadnoeuropski „AWES“ koji se koristi za gradnju broda.

Norveški „SALEFORM“ izdalo je Udruženje norveških brodovlasnika i Udruženje norveških brodograditelja, dok je „AWES“ izdalo Udruženje zapadnoeuropskih brodograditelja.

Na kraju treba naglasiti da formularno pravo tek zajedno sa međunarodnim konvencijama, a onda naravno i sa nacionalnim zakonima, čini ukupnost i jedinstvo prava

brodogradnje. Centralno mjesto u tom području svakako zauzima ugovor o gradnji broda kojem se zbog toga i daje osobita pažnja u svim pomorski razvijenim zakonodavstvima, pa tako i u hrvatskom PZ-u.

5. Zaključak

Ugovor o gradnji broda jedan je od najvažnijih ugovora pomorskoga prava. Posebno za zemlju izrazito pomorske orijentacije kao što je Hrvatska. Zbog toga ne čudi činjenica da je tom ugovoru u PZ-u dana cijela Glava, a i da je to ugovor koji se prvi po redu normira u dijelu sedmom koji nosi naziv Ugovori.

Pri normiranju spomenutog ugovora (a i cijelog PZ-a) kao primjer poslužili su vodeći europski pomorski Zakonici kao što su talijanski i grčki Zakonik, što je, smatram, jako dobro jer su upravo to zemlje koje nam trebaju biti primjer u mnogim aspektima koji se tiču provođenja pomorski orijentirane politike.

Osim PZ-a, postoji još jedan bitan zakon koji uređuje područje koje se tiče ugovora o gradnji broda, a to je Zakon o HRB-u koji uređuje ovlasti i obveze HRB-a. HRB kao slijednik bogate tradicije Jugoslavenskog registra brodova svrstava se u krug eminentnih europskih kvalifikacijskih zavoda što neupitno podiže i kvalitetu cjelokupne brodograditeljske i brodograditeljske industrije u Republici Hrvatskoj.

Kada govorimo o formularnom pravu, u budućnosti možda ne bi bilo zgorega da zakonodavac i hrvatska brodogradilišta porade na nekom svom primjerku formularnog ugovora za hrvatsku brodogradnju, kao što su to u Europi npr. norveški SALEFORM ili AWES.

Brodogradnja bi za Hrvatsku trebala i u budućnosti predstavljati bitnu industrijsku granu, pogotovo s obzirom na bogatu prošlost koja na tom polju postoji. Uostalom ne treba zaboraviti da gradnja brodova u domaćim brodogradilištima za sobom povlači i razvoj nekih drugih „pratećih“ industrijskih grana (razni kooperanti, mali i srednji poduzetnici i sl.), što na kraju kao rezultat daje ekonomski rast na nivou cijele države. Zbog toga bi bilo šteta da se situacija u kojoj se danas nalaze hrvatska brodogradilišta, a koja kao što je već rečeno nije nimalo bajna, počne odvijati u još negativnijem smjeru. Svih pet najvećih hrvatskih brodogradilišta su i dalje gubitaši (Brodosplit, Brodotrogir, 3. maj, Uljanik i Kraljevica). Upravo u vrijeme kada pišem ovaj rad događa se važna „akcija“ Vlade Republike Hrvatske, a to je konačni program sanacije i restrukturiranja hrvatskih brodogradilišta. Ova nešto aktivnija politika Vlade rezultat je prvenstveno prigovora Europske komisije o nužnosti prilagodbe brodogradnje standardima EU. Upravo je nevjerojatan podatak da su državni škverovi, unatoč velikim državnim potporama (kojih kada uđemo u EU više neće biti u takvom obliku), nagomilali više od devet milijardi kuna dugovanja kroz posljednjih pet do šest godina.

Što se tiče sanacije i restrukturiranja hrvatske brodogradnje i ulaska naše države u EU, prema riječima potpredsjednika Vlade Damira Polančeca,³⁶ Hrvatska će od EU tražiti „prijelazno razdoblje“ do 2015. godine., a kako stvari stoje brodogradnja će predstavljati i jednu od najtežih tema u daljnjim pregovorima Hrvatske sa Europskom komisijom.

Ipak, evidentno je da bez dobre politike restrukturiranja i sanacije, brodogradnja u Republici Hrvatskoj nema svijetlu budućnost, a samim time, niti činjenica da imamo dobro normativno uređenje neće nam ništa značiti. Normativna podloga koja je postavljena, samo je temelj na kojem se mora dalje graditi budućnost hrvatskog brodograditeljstva.

³⁶ Promjene u brodogradilištima za tržišnu utrku, Vjesnik, 28.03.2008.

Summary

The paper deals with the institute of the shipbuilding contract in general and with its regulation in the Croatian Maritime Code.

After the introductory note about naval architecture, the author systematically analyzes the concept and the legal nature of the shipbuilding contracts in the Republic of Croatia, and in some foreign countries (the USA, England and Italy).

The text proceeds by analyzing all essential elements of this contract, beginning with the definition of the shipbuilding contract, form of contract, execution of the contract, ownership of the boat in the construction, shipbuilders responsibilities and obligations, control of the shipbuilding construction and the types thereof, responsibility for deficiencies, price, retention right, delivery of the ship, delay of delivery and force majeure, statute of limitations, etc.

Special attention is devoted to situations and execution of shipbuilding contracts with international element and the issues of applicable law and court jurisdiction. International conventions that are relevant for the unification of regulations of the shipbuilding contract are discussed, as well as the best known clauses that are most often used in practice.

In conclusion the author positively evaluates current normative arrangement of the shipbuilding contract giving a brief overview of the current state of the Croatian shipbuilding industry and stressing the need for a faster restructuring and renovation of Croatian shipyards.

Key words: shipbuilding contract, ship under construction, shipyard, the Croatian Register of Shipping clauses